



TITLE:

獨占的海運同盟に對する政策

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

---

CITATION:

小島, 昌太郎. 獨占的海運同盟に對する政策. 經濟論叢 1924, 18(3): 588-603

ISSUE DATE:

1924-03-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/128141>

RIGHT:

# 京都市帝國大學經濟學會 經濟論叢

第三號

第十八卷

大正三十三年三月一日發行

## 論叢

所得稅の轉嫁……………法學博士 神戸 正雄

獨逸最近の社會學論……………文學博士 米田 庄太郎

獨占的海運同盟に對する政策……………法學士 小島 昌太郎

政治現象の本質……………法學士 恒 藤 恭

鎌倉時代の土地制度……………文學博士 三浦 周行

## 時論

自作農創定事業の意義と效果……………法學博士 河田 嗣郎

## 說苑

婚姻率に就いて……………經濟學士 岡崎 文規

名目派の貨幣論と貨幣の本質……………經濟學士 中西 仁三

客觀的勞賃論の史的發展……………經濟學士 森 耕二郎

## 雜錄

勞働者負傷の原因調査……………法學博士 河田 嗣郎

照應の理論と社會及經濟統計……………經濟學士 蜷 川 虎三

フィジー島の原始共產制……………法學博士 河 上 肇

## 獨占的海運同盟に對する政策

小 島 昌 太 郎

### 序 言

海運に於ける獨占は、定期船事業の範圍内に於てのみ成立するものであつて、而して之を成立せしむる方法は、コンファレンスと名づけられて居る所の定期船會社間の同盟の力によるものであるは、前論に於て既に説明したる所である。<sup>1)</sup>故にコンファレンスに對する政策なるものは、同時に又海運の獨占そのものに對する政策である。

獨占的コンファレンスの加盟者は、定期船事業經營者のみであつて、而して定期船なるものは主として、工業製品、工業原料、高價なる原始産業生産物等の輸送に當るものであるから、コンファレンスに對する政策は、又、此等の商品の貿易に對する政策の一部を成すものである。

最後にコンファレンスがその獨占的地位を維持するは、嘗て述べたるが如く、主として、運賃延戻制と稱する巧妙に仕組まれたる方法によりて、加盟會社に對する絶對的後援を荷主に強要し以て、新たな競争者の發生を妨遏するによるのである。運賃延戻制（又は之と同様の効果を有

1) 本誌第十四卷第一號(一八一頁以下)及同第二號(八五頁以下)「海運に於ける獨占」及、第十七卷第三號(六一頁以下)「コンファレンスの成立可能範圍」參照

つ所の荷主拘束手段)を、コンファレンスより取り去れば、コンファレンスは獨占的同盟として骨抜きのものとなり終る。従つて、それは弊害少きものとなるであらうが、之と共に又その利益も大に減殺せらるゝこととなる。故に運賃延戻制に對し如何なる處置をとるか、コンファレンスに對する政策の中心問題である。

茲に於て、コンファレンスに對する政策なるものは、その營業方針特に運賃延戻制が、一國の對外貿易上の利益並びに海運上の利益に對し、如何なる影響を及ぼすものであるかの觀察を基礎として定めらるべきものとなる。然るに、コンファレンス及び運賃延戻制が、一國の對外貿易上の利益又は海運上の利益に對して及ぼす影響は、既に述べたるが如く、各國の國際貿易上の地位及びその特性と、その海運の發達程度及びその構成の如何によつて、又各々その趣きを異にするものである。故に、コンファレンス及び運賃延戻制に對する政策は、國情により著しく異なる所がなければならぬ。

而して、廣く、コンファレンス及び運賃延戻制に對する政策(廣義の政策)と云ふ場合には、國家の此等に對する一般的なる態度と、此態度を本として之より生ずる具體的なる各個の手段(狹義の政策)とを含む。よりて、以下、私は先づ主要諸國のコンファレンスに對する一般的なる態度の代表的なるものを述べ、次に、之に對する具體的政策の主なるものを略述するであらう。

## 第一 主要諸國のコンファレンスに對する一般的態度

獨占のコンファレンスに對する各國の態度は、之を好意的に是認するものと、排斥的に非認するものと、その中間にあつて中立的調停的なものと、その三つに分つことが出来る。第一の態度をとる代表的なるものは獨逸であつて、第二を代表するものは北米合衆國であり、第三を代表するものは英吉利である。

### 一 獨逸のコンファレンスに對する一般的態度

戦前の獨逸は、獨占のコンファレンスを是認し之に好意的なる態度をとる代表的なるものであつた。而して戦後に於ても此態度に何等の變化を見ない。

獨逸の海運業は、今日に於てもそうであるが、戦前に於ては殊に、定期船事業が優勝的地位にあつて、不定期船事業は到底之に及ばざるの狀態であつた。而して、獨逸政府は夙に海外貿易發展の爲めに、定期船事業に有形無形の保護を與へて居つたから、之に従事する諸會社は次第に實力を充實して、世界海運界に於ても漸く有力なる地歩を占むるに至つた。而して當時は恰も、不定期船の營業領域が、世界の主要航路に於て、壓迫せられつゝあるの時代であつた。然るに之を壓迫したるものは、英吉利に於て先づ發達した所の定期船會社間の同盟、即ちコンファレンスで

あるが、獨逸の定期船會社は、其勢力を漸次充實すると共に、英吉利諸會社のコンファレンスに加盟し、其集合の力を以て、世界の各方面にその營業領域を擴張したのである。故にコンファレンスなるものは、獨逸定期船事業にとりては、その發達に貢獻する所甚だ大なるものであつた。殊にコンファレンスの發達によりて、不定期船事業は壓迫せられたと言ふものゝ、その壓迫を蒙りたるものは、不定期船が一國海運の構成上主要の地位を占めて居つた所の、英吉利や諸威の如き國であつて、不定期船事業が初めよりあまり盛んでなかつた獨逸にとりては、コンファレンスによりて定期船事業の發達が促進せられたるより生ずる利益が、不定期船事業の受けた壓迫より生ずる損害に比べて、比較にならぬ程大きかつたのである。之れ獨逸に於ては、コンファレンスなるものに對して好意的贊成的の論こそ多けれ、排斥的否認的議論を殆ど見ざる所以であつて、『獨逸學界も輿論の大勢も、政府と同じく、海運同盟を以て、國家の海運を有力ならしむる手段であり、從つて又獨逸國民經濟を堅固ならしむる手段であると認むる』<sup>1)</sup>理由の存する所である。

尤も、かくの如くコンファレンスに對して一般に贊成的認的態度にある獨逸に於ても、他國に於けると同様に、コンファレンスがその獨占的地位を保護するが爲めにとる所の運賃延戻制に對しては、若干の不平がないではない。嘗て、ハンブルクの一海運業者は、その競争者たる三定期船會社を相手取つて訴訟を提起し、彼等が採用する運賃延戻制を禁止せんことを要求したこと

1) W. Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, S.221.

があつた。併し此訴訟に對し獨逸大審院は、被告海運業者は他の如何なる企業者も然るが如く、競争者を壓倒せんが爲めには、賃率を自己の任意に従つて決定するの自由と、輸送貨物を全然自己に委託する荷主には特別の利益を與ふるの自由とを有するのみならず、更に、長期間船主に忠實にして、之によりて有効にその船主の企業を保護したる荷主に對しては、延戻金の許與によりて彼に利益を與ふるは、自然的妥當の處置である、との判決を下して、他國に於てはその弊害を多少公に認められて居る所のこの運賃延戻制を、無條件的に是認したのであつた。故に、此判決によりて、運賃延戻制なるものは、獨逸國法の下に於て明かに適法なるものと決定せられた譯である。

かくの如く、獨逸に於ては、コンフアレンスに對しても、運賃延戻制に對しても、全然好意的なる態度をとつて居るのであるから、之に對して何等の禁止的なる又は制限的なる取締的處置を採つて居ない。否、寧ろ、自國定期船會社を保護して、之を有力なるものたらしめ、それが加盟する國際的コンフアレンス内に於て、指導的地位を占むることを得しむるに努め、以て、コンフアレンスの營業政策をして、獨逸の海外貿易の爲めに、不利なるものたらしむるのみならず更に進んで、之を有利なるものに仕向けしむるの政策をとつて居たのである。

獨逸のこの態度を最も著しく例證するものとして、私は茲にエムデン問題なるものを引用する

1) Giese, Das Seefrachttarifwesen, 1919, S. 274 による。

であらう。それは一九二二年に起つたもので、ハンブルグに本店を有つ獨逸運送株式會社 (Deutsche Reederei-Gesellschaft m. b. H.) が、移民輸送の目的を以て、エムデンより紐育への定期航海を新たに經營せんことを企て、獨逸政府の認可を求めたことに始まる。元來、この北歐と北米との間の航路には、一八九二年から既に Nord-Atlantischer Dampfer Linie Verband (N. D. L. V.) と稱するコンフアレンスがあつて、獨逸と北米との間は、その加盟者たる Hamburg-Amerika Linie と Norddeutsche Lloyd との二會社が専ら定期航海を經營して居つたのである。故に前述の計畫は、取りも直さず、コンフアレンスの加盟者として獨占的地位に在る此二會社に對する競争開始を意味することに外ならぬのである。従つて、此計畫を認可するか拒否するかは、獨逸政府の獨占海運業者に對する態度を表明するものであり、又之によりてコンフアレンスに對するその態度を窺知することを得るものである。

此計畫は聯邦議會の遂に拒否する所となつた。その拒否の理由として、時のプロシヤ商務大臣 シドッ (Sydow) 氏の述べたる所はこうである。『この新らしい認許 (前述の計畫を新たに認許すること) はエムデンには幾許かの利益を與ふるでもあらうが、併し獨逸の二大會社 (Hamburg-Amerika-Linie と Norddeutsche Lloyd と) には、甚大なる損害を與ふることとなるであらう。かくの如き避くることは、獨逸の而して又プロシヤの利益とする所である。何となれば、この二大會社は、ハン



ザ人士の活眼と冒險とによりて設立せられ經營せられて居るものであると言へ、國際的角逐場裡に於けるその繁榮と發展とには、全帝國の而して又プロシヤの利害の關する所であるからである<sup>1)</sup>』

又、當時 Norddeutsche Allgemeine Zeitung も此問題を論じてこう言つた『一つの新しい海運企業、特に又移民輸送事業を經營せんとする企業は、既存の企業との激烈なる競争、即ち内國の企業並びに外國の企業との激烈なる競争に於てのみ、現はれ來ることが出来るものなるは、明白なる事實である。かくの如き競争が起らば、之によりて一流の獨逸二大會社が、共難の地位と惹き入れらるゝことも亦明かである。此二會社は世界交通の多くの航路に於て、既に外國企業との激烈なる競争に立つた。今又、自國に於ける新たなる競争の開始によりて、彼等の地位を困難ならしむることは、望ましからずと云ふだけで濟むものではあるまい。殊に Norddeutsche Lloyd と Hamburg-Amerika Linie とは、單にハンザ都市たるブレーメンとハンブルクの企業たるのでは全然なく、此世界的企業には實に全帝國領土よりの獨逸の資本が參加して居ることを忘れてはならぬと共に、此二會社の存立と發展とは、實に帝國の利害に著しき關係を有つものなることを見逃してはならぬ』<sup>2)</sup>

右の二つの議論の表面には、コンファレンスに對する獨逸の態度なるものが直接に何等見られ

1) W. Eucken, Die Verbandsbildung in der Seeschifffahrt, S. 220f.

2) a. a. O., S. 165, S. 220 による。

て居ない。併し、前述の計劃の拒否によりて保護せらる會社は、國際的コンファレンスに加盟せるものであり、かゝるコンファレンスに對しては、國家が自國の利益の爲めに、或營業方針をとらしめんと欲しても、直接之に何等の干涉をなすことが出來ないものである。故に、かゝる場合に國家として採り得る方策は、それに加盟せる自國の會社をして有力なるものたらしめ、權威ある發言權を得しめ、之を通じて間接にコンファレンスをして國家の方針に従はしめるの外はないのである。此事柄を念頭に置いて、前掲の議論、特に商務大臣の言を讀まば、獨逸のコンファレンスに對する態度が如何なるものであるかは、自ら明かになるであらう。

戦後の今日、獨逸の各定期船會社は連も戦前の勢力はない。併し着々として其噸數を回復し、且つ世界航路に於ける活動を開始して居る。而して政府は Hamburg-Amerika Linie や Norddeutsche Lloyd に巨額の貸附金をなし、又は其他の手段を以て之を保護して居ることより見れば、そのコンファレンスに對する態度は、戦前と何等の變化なきを推察することが出来る。

## 二 北米合衆國のコンファレンスに對する一般的態度

獨逸と全然正反對に、獨占的コンファレンス及び運賃延戻制に對して、排斥的非認的態度をとる所の最も代表的なるは、北米合衆國である。元來、合衆國に於ては、外國船主のコンファレンスの壓迫によりて、その定期船事業の發達が阻害せられ、海運の獨立を計ることが頗る困難なる

状態にあつた。それ故に、コンファレンスに對する非難は、民間に於ても政府に於ても甚だ高かつたのである。殊に、合衆國の立法的産業政策が、企業の獨占的聯合を一般的に禁止する趣旨なるは、各種の合同禁止法(Anti-trust Laws)の規定に明かなる所である。<sup>1)</sup>故に、獨占的海運同盟も前述の世間の非難に影響せられて、此等の合同禁止法の規定の適用に漏れること能はざるものと解釋せられ、合衆國の貿易を不當に制限することによりて獨占をなすものと認められて居つた。併し乍ら、合衆國がその海運の獨立を計る目的を以て、海運政策を愈々確立するが爲めには、海運同盟なるものゝ性質及び利弊を十分に調査し、合同禁止法の規定を之に適用することが果して當を得たるものなりや否やを研究するの必要あることが認められ、第六十三議會に於て、海運及び漁業委員會(Committee on the Merchant Marine and Fisheries)をして、合衆國關係方面に於ける海運同盟に關する調査研究をなさしむることとなつた。

該委員會は、一九一三年一月より、海運及び海外貿易に従事する代表的なる人物五十五人を證人として喚問し、海運同盟に關する種々なる事實と、之に對する政策的意見とを聴取して、綿密なる調査を遂げ、一九一四年その報告書を發表した。

その報告書に現はれたる該委員會の海運同盟に對する立法的政策に關する意見は、コンファレンスなるものは、之を禁止するよりも寧ろ政府の適當なる監督の下に許容する方が、合衆國の海

1) Sherman Anti-trust Act of 1890, Wilson Tariff Act of 1894, Clayton Act of 1914.

運及び貿易の爲めに有利である、と云ふに決定した。即ち報告書の一節に曰ふ<sup>1)</sup>

『茲に立法的勸告をなすに當り、委員會は、調査したる各種の事實を基礎として、(政府の)採用すべき政策としては只二つの途あるのみなることが明瞭となつた。現に世界的一般に行はれて居る所の、(海運業者間の競争制限に關する)明約及び默約は、(海運界に於ける)無制限の競争を復活する目的を以て、之を禁止することも出来、又は(此等に附隨する所の)現在の諸弊害を除去する方針の下に、之を認容することも出来る。第一の政策の採用——我が外國貿易の殆ど總ての方面に於て、事實上總ての定期船會社の間に存する共同協定を禁止すること——は、啻に海運界に於ける現在の諸狀態を總括的に攪亂することとなるのみならず、正直に公平にコンファレンスが業務を行ふならば之より生ずべきものと認められて居る所の各種の利益を——即ち海運勞務のより規律的にしてより頻繁なること、賃率の安定にして均等なること、海運勞務生産費の節約せらるゝこと、出帆のよりよく(時間的並びに地理的に)配分せらるゝこと、外國市場に對し亞米利加よりの賃率と歐羅巴よりの賃率とが同等に保たるゝこと、秘密協約及び差別的なる内容をもつ營業政策の廢止により荷主が均等の取扱を受くること等の如き諸利益を——亞米利加の輸出業者及び輸入業者より奪ふことゝなると思爲する。

『此等の利益は、委員會の信する處によれば、既存の各航路に於ける各定期船會社に對し、賃率

1) Report on Steamships Agreements and Affiliations in the American Foreign and Domestic Trade. 1914. pp. 514

及び共同計算に關する契約の形式によりて同盟を形成することを、政府の監督と管理の下に、許容することによりてのみ保全せらるゝものである。(海運界に於ける)公明なる競争は現存の(海運業者間の)諸協約の廢棄を命ずることによりて、暫時たりとも之を保障し得るものにあらざることは、委員會の意見の一致する所である。海運同盟の全歴史は、海運界に於て同一の航路に多數の定期船會社が營業せる場合には、戦争と平和との間に何等幸福なる中間の存在せざることを示す。此報告に於て論せられたる多數の契約及びコンフアレンス協約の最大部分は、運賃戦争の所産であつて、競争會社間の休戰狀態なるを現はして居る。現存の(海運業者間の)諸契約を廢棄せしむることは、次の二つの結果の何れか一つを齎らすであらう、即ち定期船會社は、弱者の衰亡强者の殘存を結果する所の運賃戦争に従事するか、若しくは冗費の多き鬭争を避けんが爲めに共同所有の手段により合同するか、の何れかである。この何れの結果も、立法によりて避くることを得ざるもので、而してその何れも十分に有效なる獨占を意味し、且つその獨占は協約の方法によりて成立する所のものより遙に有效強力なるものと信する。のみならず、海運同盟なるものは合衆國の對外貿易に従事する定期船會社に限つて存在するものではない。之は、合衆國の對外貿易に存すると同様に、諸外國の對外貿易に於ても一般に廣く行はるゝ所である。此等諸外國の貿易業者は、今日、海運の協定より生ずる前述の諸利益を享受して

居る。(故に)合衆國航路に従事する定期船會社に、一般的虐殺的な競争を復活せしむることは、亞米利加の輸出業者を、多くの販路に於て、彼等の外國の競争者に比して、不利益なる地位に置くこととなる』

『多くの利益の存在することは之を認むるものゝ、委員會は、海運同盟が政府の有効なる監督の或形式の下に置かるゝにあらざれば、之を是認せんとするものではない。政府の監督なくしてかゝる同盟を許容することは、その當事者に無制限なる行動の權利を賦與することを意味する。(海運同盟には)種々なる弊害が存在して居る、委員會の受理したる多數の抗議は、かゝる弊害の存在を認むるの外なきことを示して居る。……』

かくて此の報告書は、合衆國航路に於ける當時のコンファレンスは、何等法的制限を受けざる獨占的地位を有し、かゝる獨占には弊害の附隨することの免れ難きことを論じ、陸上の運送業者は、その營業に關し法規の命する所に従はざるべからざることゝせられ居るに拘はらず、海運業者は、縱ひ私的契約によるとは言へ、その效果の上より云へば、多くの場合には法的獨占と擇ばざる程の勢力を有するの不都合なるを難じ、海運同盟より生ずる利益の如きも、若し何等政府の監督なければ、荷主の側には全く自己を保護する手段を缺くものであるから、悉く消滅すべきものであるとして『亞米利加の輸出業者及び輸入業者に、前述の諸利益を保存して、その弊害を除

くに足るべき監督を採らんことを勸告する」と述べて居る。

合衆國のコンファレンスに對する態度は、右の委員會の報告に従つて確立せられた。従つて、從來の禁止的政策を多少緩和して、コンファレンスの存在は之を認容することゝし、只之を政府の監督の下に置くことゝしたのである。一九一六年に制定せられたる合衆國商船法（Shipping Act）は、右委員會の調査報告に基きて各種の規定を設くることゝなり、殊にコンファレンスに關する範圍内に於ては、合同禁止法に除外例を設くることゝなつた。即ち同法第十五條が、コンファレンス協約は如何なるものも、之を同國船舶院に届出づべきことを要すとし、而して同院によりて認可せられたる協約は總て之を合法的なるものとなし、合同禁止法の適用範圍外に置かるべき旨を規定して、右の趣旨を明かにした。

かくの如く、合衆國は合同禁止法に對する除外例を設けて、船舶院の認可を得たるコンファレンス契約は合法的なるものとなしたる結果、コンファレンスそのものも合衆國の法律上有效なるものとして取扱はることゝなつたのであるが、コンファレンスがその獨占を獲得維持せんが爲めに、競争の發生を妨遏する目的を以て採る所の各種の手段は、不法なるものとして禁止せらるることゝなつた。之は、前述の海運及び漁業委員會の決議をその儘採用したもので、商船法第十四條の規定となつて現はれたのであるが、一九二〇年の海運法（Merchant Marine Act）はその第二

十條の規定を以て之を若干修正し、且つ商船法第十四條のaが附加せられた。

今、この規定に基きて合衆國關係航路に於て禁止せられたる事項を擧ぐれば、(一)運賃延戻金の支拂ひ又は許容をなすこと、(二)運賃延戻金の支拂ひ又は許容を爲す所の明示又は默示の同盟、協約若しくは内約(Combination, agreement or understanding)に加入すること、(三)競争撃退船、(fishing ship)を使用すること、(四)荷主に對し報復手段として運送の拒絶をなすこと、(五)運送拒絶の通告を以て荷主に報復すること、(六)荷主に對し不當なる差別的手段を用ゐること(七)荷主に不利益となるべき不正當なる待遇又は不公平なる差別的待遇をなすこと、等である。而して、外國海運業者にして、(イ)此等の禁止事項に違反するか、若しくは、(ロ)外國諸港間に於て右の禁止事項を慣行し、且つ加入の申込をなしたる合衆國海運業者に對し他の加入者と均等の條件を以て加入することを排斥する所のコンファレンスに加入し居れば、その外國海運業者の所有船運用船が合衆國領域内の諸港に入港することを拒否すべき旨をも規定して居る。

故にこの規定によれば、コンファレンスが競争者を排斥するに最も有力なる手段であつて、且つ今日尙諸外國に於ては認容せられて居る所の、運賃延戻制なるものは、合衆國に於ては、之を採用することも、又之を採用するコンファレンスに加入することも禁止せられて居るし、又外國海運業者が之を採用するか、又は之を採用するコンファレンスに加盟し居れば、その船舶の入港



を禁止すると云ふのである。故に合衆國は、運賃延戻制を徹底的に禁止排斥する趣旨なることが明かである。之を前に述べたる獨逸大審院の判決と比較せば、運賃延戻制に對する兩國の態度が正反對の側にあることが分る。

運賃延戻制のなきコンファレンスは、獨占的同盟として甚だ薄弱なるものなるは、嘗て説明したる所である。コンファレンスが獨占的地位を獲得維持し得るは、主として運賃延戻制によるからである。然るに、合衆國は、コンファレンスは之を認容するも、運賃延戻制は全然禁止するのであるから、合衆國の國法上、合法的のものとして存在し得るコンファレンスは、競争者を排撃するの力殆どなきもので、従つてコンファレンスの賃率に安定性を缺き、海運界の景氣の如何によりて、鋭敏に變動するの可能大なるものとなる。而して、コンファレンスの賃率協定が、海運界の景氣の如何により、現れ來るべき競争者の運賃政策によりて影響せらるゝこと多きときは、その賃率協定の維持せらるゝ可能も少きものとなり、其結果コンファレンスのものゝ存在が、甚だ薄弱なる基礎の上に在ることとなるは、避け難き所と言はなければならぬ。

而して、合衆國のコンファレンスに對する態度の中、最後に注意すべきことは、前述海運法第二十條によりて附加せられたる商船法第十四條のaの規定である。此規定によれば『合衆國の市民に非ずして、貨物若しくは旅客の水上運送に従事するものが、……外國諸港間の貨物若しく

は旅客の運送に關し、運賃の延戻其他第十四條に規定する不公正なる慣行を包含する所の、而して又、合衆國市民たる運送業者にして加入の申込を爲したるものに對し、他の加入者と均等の條件を以て加入を許容することを排斥する所の、明示若しくは默示の、同盟、協約又は内約に加入し居るや否や』を船舶院が調査して、若し之に加入し居るものと決定せられたるときは、その外國海運業者の又は『直接若しくは間接に其者の支配を受くる運送人の、所有船又は運用船が、合衆國及び其の領域内の諸港に入港することを拒否する』ことになつて居る。之は、激烈なる運賃戦を経験するにあらざれば、加入することを得ざるを常とする所の世界各航路に於けるコンファレンスに、合衆國は、そが世界船舶集中の一中心地たる地位を利用して、國法の力を以て自國海運業者を無條件にて加入するを得しめんとする政策である。又此規定によれば、自國關係航路に於ては、自國の海運業者たると外國の海運業者たるを問はず、一般的に運賃延戻制を採用することを禁止し居りながら、諸外國間の航路に於ては、合衆國海運業者にも此制度を採用することを許容するものであるとの解釋を容るゝ餘地がある。現に、聞く所によれば、船舶院の運用船にして諸外國間の航路に於けるコンファレンスに加入し居るものは、其航路に於ては、運賃延戻制を行つて居ると言ふことである。運賃延戻制に對する合衆國の態度は随分得手勝手なものであると批評せられねばならぬ。(未完)